MARS '71

LOCO REVUE

LOCO-REVUE la revue des modélistes et amateurs de chemins de fer N° 315

MARS '71

6,50 F

Etranger 7, - F

SOMMAIRE p. 123

PARIS - NUREMBERG

plus de 100 clichés

LOCO revue

N° 315
Mars '71
34e année

LA PREMIERE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Fondée en 1937 par Jean Edmond FOURNEREAU
Directeur et Rédacteur : Jean FOURNEREAU Fils

Affiliée à la FFMF

FERPRESS

SOMMAIRE

	Page
La signalisation, son implantation rationnelle sur le réseau miniature (suite)	124
Détecteur symétrique universel d'occupation de voie	127
Trucs et moyens (réalisation d'un wagon-grue en HOe)	130
Les nouveautés aux salons de Paris et Nuremberg (26 pages)	131
Le plan du mois : CC 21000 (1/87)	157
A travers les clubs	159
Model shopping : la CC 6505 Jouef	160
La page de la FFMF	165

Encart : liste "télégraphique" complète des nouveautés 1971 présentées aux Salons de Paris et Nuremberg.

Dans notre prochain numéro :

Un réseau de chantier de l'E.D.F. - La signalisation, son implantation sur le réseau miniature (suite) - Le dépôt vapeur, ses installations, pour un meilleur réalisme de votre réseau (suite) - Un procédé spécial de visualisation - La voiture K des ÖBB et sa reproduction en HO par Liliput - En direct avec nos lecteurs.

NOTRE COUVERTURE

Les réseaux établis et décorés avec un art consommé, tel qu'il nous est donné d'en admirer chaque année au salon de Nuremberg ne sont pas l'apanage des seules firmes spécialisées, ainsi que le prouve cette vue réaliste prise sur le réseau en N de Monsieur Rochaix (La Conversion).

(Cliché Loco-Revue)

CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour toute modification d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 1,20 F. en timbres poste. l'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

Administration - Rédaction - Publicité - Abonnements :
Editions LOCO-REVUE, Boite postale 9 - 56 AURAY
Tél. : 65 AURAY

R. C. Lorient 66 A 182 - C. C. P. France : 2081-39 Paris, Belgique : 6000-52 Bruxelles.

Tarif abonnement (11 numéros, Loco-Revue ne paraît pas en Août)

FRANCE : 48,00 F — Etranger 55,00 F ou valeur équivalente en devises.
Supplément pour emballage cartonné : 2,00 F.

ET N'OUBLIEZ PAS, LOCO-REVUE EST EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPÉCIALISÉS, LES BIBLIOTHÈQUES DE GARE ET MÊME DES AÉROGARES

TEXTES et CLICHÉS : tous droits réservés. Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.

LA SIGNALISATION

son implantation rationnelle sur le réseau miniature

(suite, voir également nº 312, 313 et 314)

par J. DESPRETZ

SIGNAUX DIVERS

LES SIGNAUX A MAIN

Le signal à main est réalisé à l'aide de :

— Un drapeau rouge ou un guidon d'arrêt pour les signaux de jour ;

— Le feu rouge d'une lanterne à main ou le feu rouge d'un guidon d'arrêt pour les signaux de nuit.

Le signal d'arrêt à main commande l'arrêt immédiat.

En cas d'urgence, à défaut des moyens indiqués, l'arrêt immédiat est commandé par un objet, une lumière quelconque, vivement agités, ou les deux bras élevés de toute leur hauteur.

Le signal à main de ralentissement est constitué :

— Le jour, par un drapeau jaune déployé ;

— La nuit, par le feu jaune d'une lanterne à main.

Il commande au mécanicien de ne pas dépasser la vitesse de 30 kilomètres à l'heure.

En l'absence d'autre indication, le mécanicien peut, si rien ne s'y oppose, reprendre sa vitesse normale 1 500 mètres après le signal.

Le signal à main de voie libre est constitué :

— Le jour, par un drapeau vert ;

— La nuit, par le feu vert d'une lanterne à main.

Il autorise le mécanicien à reprendre sa marche normale ; le mécanicien en accuse réception par un coup de sifflet.

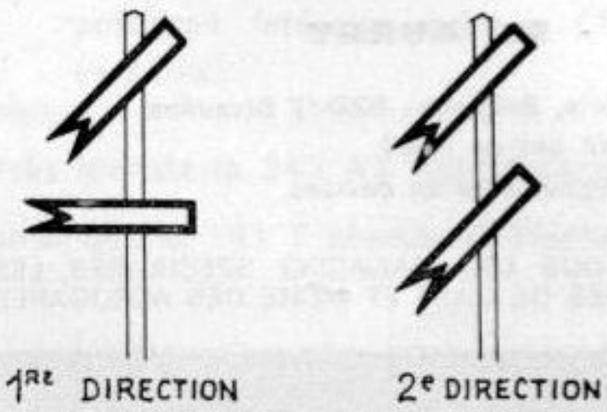


FIGURE 21

INDICATEURS DE DIRECTION

Certaines aiguilles prises en pointe sont munies d'un indicateur de direction qui peut être implanté au droit de l'aiguille ou légèrement en avant de celle-ci.

L'indicateur de direction mécanique (figure 21) comporte des ailes superposées en nombre égal à celui des directions, de couleur blanc bleuté, et il peut présenter :

— Le jour, les ailes inclinées ou horizontales ;

— La nuit, des feux blancs.

Le nombre des ailes inclinées ou des feux correspond au numéro d'ordre, à partir de la gauche, de la direction donnée.

L'indicateur de direction lumineux est un panneau spécial qui présente, le jour comme la nuit, des feux blancs disposés horizontalement ou verticalement, dont le nombre correspond au numéro d'ordre, à partir de la gauche, de la direction donnée (figure 22 et photo 1).

SIGNAUX DÉTONANTS

Dans certains cas, des pétards isolés sont employés indépendamment de tout autre signal.

La détonation d'un ou plusieurs pétards isolés commande au mécanicien de se mettre aussitôt que possible en marche à vue.

En l'absence d'autre indication, il peut reprendre sa marche normale 1 500 mètres après le point d'explosion des pétards.

Des pétards sont également utilisés pour appuyer certains signaux d'arrêt ou certains signaux de chantiers.

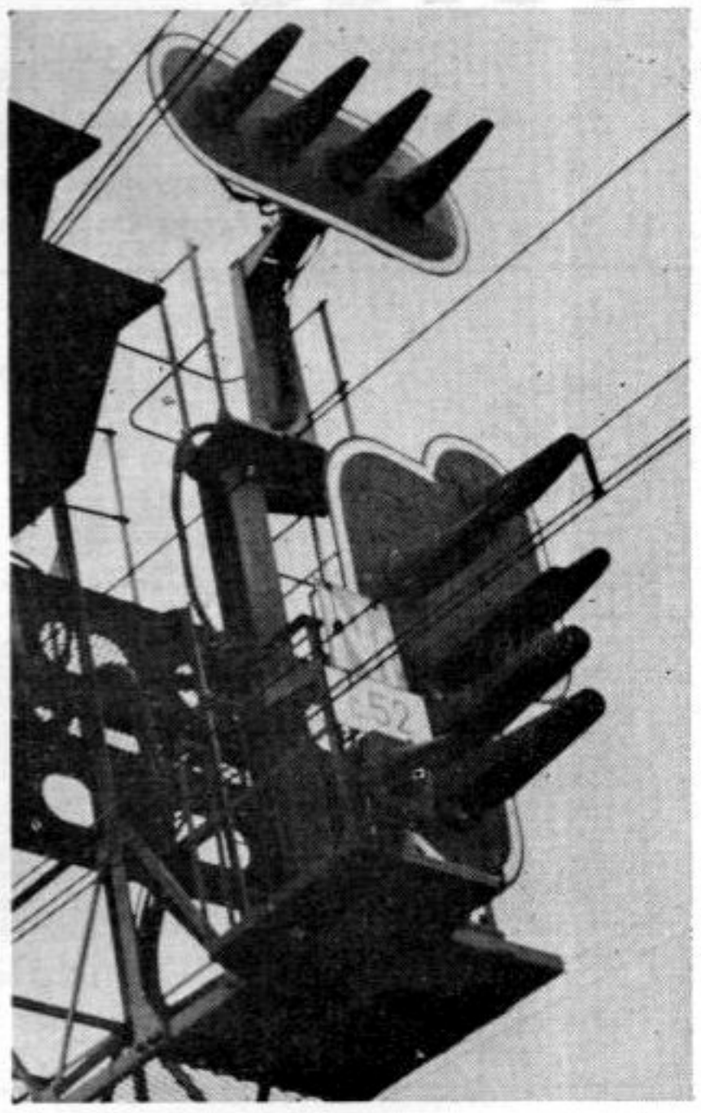


Photo 1 Cliché OGER

En haut du cliché : cible d'indicateur lumineux à 4 directions.

SIGNAUX DES TRAINS

Les trains doivent porter sur la face arrière du dernier véhicule un signal de queue.

Le jour, ce signal de queue est constitué soit par la plaque de queue, plaque circulaire rouge à bordure blanche, soit par la lanterne de queue à verre rouge et bordure blanche.

La nuit, le signal de queue est constitué par la lanterne de queue donnant un feu rouge. De plus, deux signaux de côté (feu rouge de chaque côté) doivent être placés sur l'un des trois derniers véhicules, si possible sur le dernier.

Un train signalant un train supplémentaire porte, le jour, un drapeau jaune sur la face arrière du dernier véhicule et, la nuit, deux feux jaunes remplaçant les feux rouges des signaux de côté.

Interprétation des indicateurs de direction mécanique à gauche et lumineux à droite.

FIGURE 22.

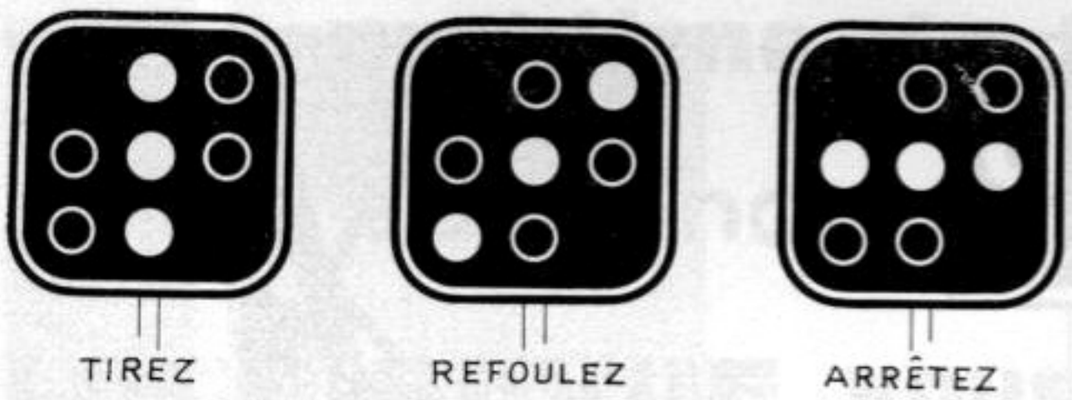


FIGURE 23.

Cible de signalisation lumineuse de manœuvre. (Une 4e indication commande " LANCEZ ")

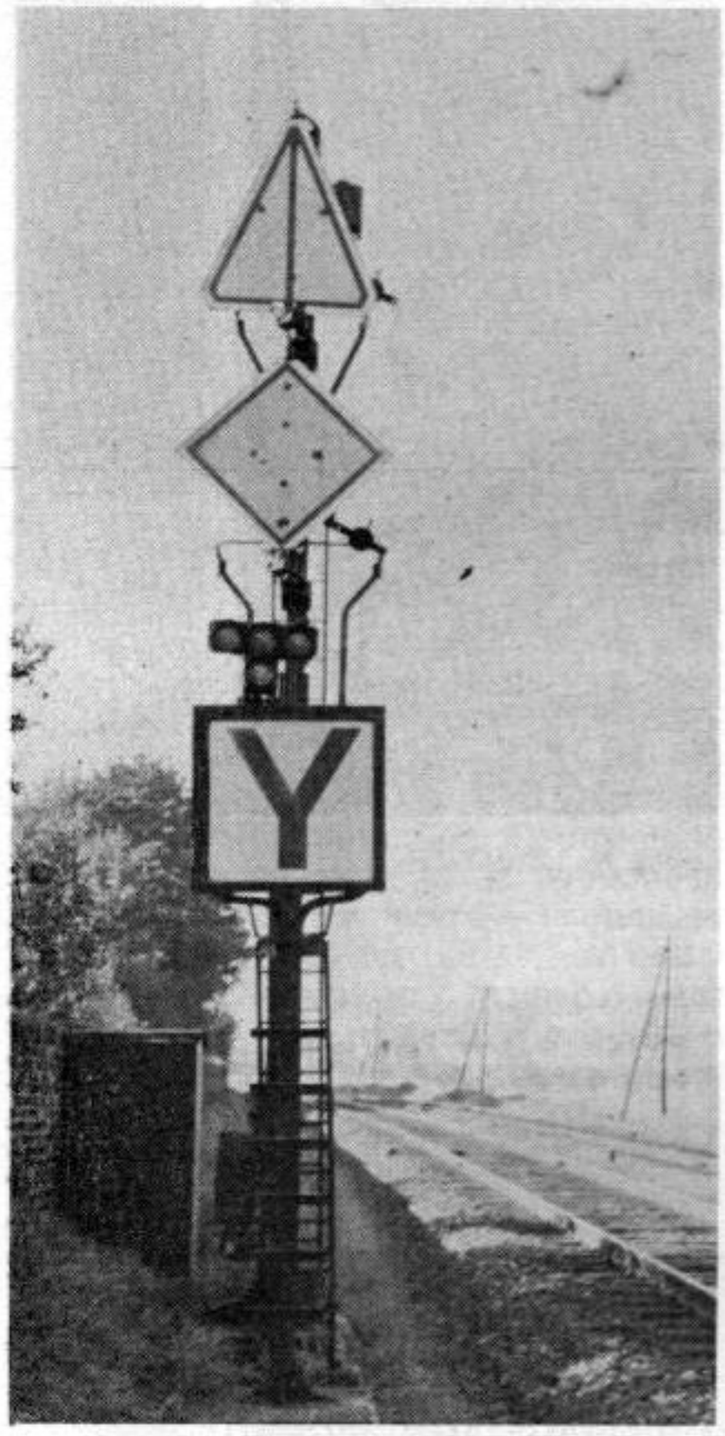


Photo 2 Cliché J. DHUALLUIN

Sous les cocardes de ralentissement et d'avertissement, le panneau Y indique au mécanicien qu'il va aborder une aiguille en pointe.

Un train signalant un train facultatif ou un train spécial porte, le jour, un drapeau blanc sur la face arrière du véhicule et, la nuit, deux feux blancs remplaçant les feux rouges des signaux de côté.

Ces feux jaunes et blancs ne suppriment jamais le feu rouge du signal de queue.

Les trains circulant la nuit portent à l'avant un feu blanc.

SIGNAUX DE MANŒUVRE

Voici comment sont disposés les feux de manœuvre sur panneau lumineux : il s'agit de feux « blanc lunaire » (figure 23).

Ce panneau lumineux est très spectaculaire sur un réseau lors des mouvements de rames marchandises, ou sur un triage.

En ce qui concerne les ordres "tirez" et "refoulez", le mouvement correspondant est déterminé comme suit :

— Lorsqu'il s'agit d'une machine attelée à l'extrémité d'une rame de véhicules, la machine "tire" quand, dans le sens du mouvement, elle précède les véhicules ; elle "refoule" quand elle suit les véhicules.

— Lorsqu'il s'agit d'une machine haut-le-pied, ou d'une machine intercalée entre les véhicules, "tirez" commande au mécanicien de s'éloigner du signal et "refoulez" commande de s'en approcher.

TABLEAUX A INSCRIPTIONS

Afin de fournir certaines indications aux mécaniciens, il est fait usage de tableaux portant une inscription soit en langage clair, soit en abrégé. Dans la majorité des cas, ces tableaux sont éclairés la nuit, mais certains peuvent ne pas l'être.

FIGURE 26.

FIGURE 24

FIGURE 25

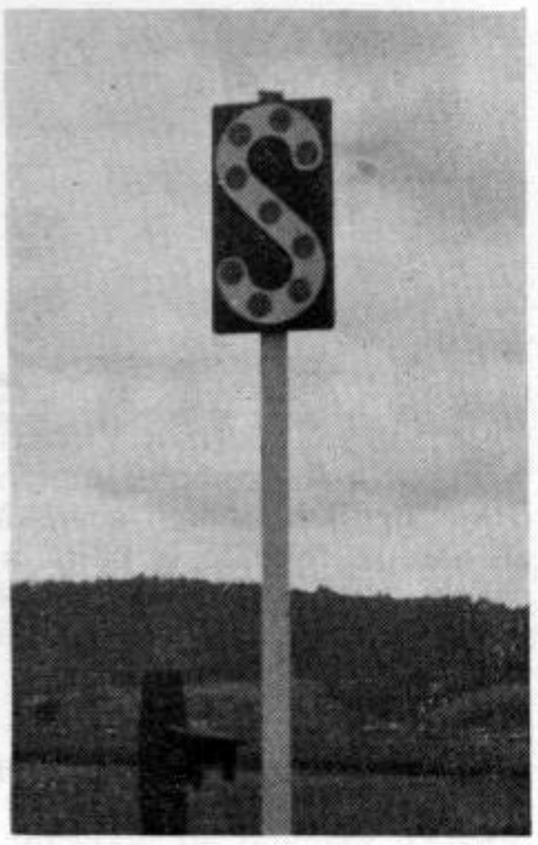


Photo 3

FIGURE 27.

FIGURE 28

Les tableaux de la figure 25 peuvent être implantés en avant d'une aiguille prise en pointe et, dans ce cas, il s'agit de tableaux mobiles qui sont effacés lorsque l'aiguille ne donne pas la direction correspondante ; dans le cas où ils sont implantés au-delà de l'aiguille, il s'agit, bien sûr, de tableaux fixes.

"Y" indique au mécanicien qu'il va aborder une aiguille en pointe, que ce soit une entrée sur voie de service ou une déviation prise en pointe sur voies principales (figure 24 et photo 2).

"BIF" ou "BIFUR" indique au mécanicien qu'il va aborder une bifurcation du côté talon de l'aiguille (figure 24).

"G" ou "Garage" indique que la voie correspondante est une voie de service (voies de garage...).

"D" ou "DÉP" ou "Dépôt" indique que la direction correspondante est une voie de dépôt.

"Heurtoir à ... mètres" ou "VI" ou "IMP" indique que la direction correspondante est une voie en impasse.

"PARIS" indique que la direction correspondante est celle de Paris.

FIGURE 29

FIGURE 30

FIGURE 31

Un tableau portant l'inscription "60 wagons", par exemple, implanté au-delà d'une aiguille donnant accès à une voie de garage, indique le point à atteindre par la tête d'un train de 60 wagons pour que la queue du train dégage cette aiguille (figure 26).

Le tableau "S" commande au mécanicien d'actionner le sifflet (figure 27 et photo 3).

Le tableau "S" spécial comportant une ligne horizontale au-dessus et une autre au-dessous, implanté en avant de certains passages à niveau, commande au mécanicien de siffler longuement et par intermittences jusqu'aux abords du P.N. (figure 28).

Un tableau portant l'inscription "arrêt" ou "halte", ordonne au mécanicien de s'arrêter avant le tableau (figure 29).

Le tableau "H" ou "HI", heurtoir immédiat, repère l'emplacement du heurtoir d'une voie en impasse (figure 30).

Un tableau "DIR" peut être implanté en avant de certaines bifurcations ; il commande au mécanicien de demander sa direction au moyen du sifflet (figure 31).

La pancarte "mi-blanche, mi-noire" de la figure 32 est implantée en voie unique, 1 500 mètres avant une halte.

Le tableau donné par la figure 33 annonce un ouvrage d'art à gabarit réduit ; il est implanté à 300 mètres en avant de cet ouvrage.

MIRLITONS

Certains signaux, en raison de leur emplacement, ne peuvent être aperçus de loin. Ils sont annoncés par des mirlitons. Il est fait généralement usage de trois mirlitons successifs présentant, le premier trois bandes, le deuxième deux bandes et le troisième une bande (figure 34 et photo 4).

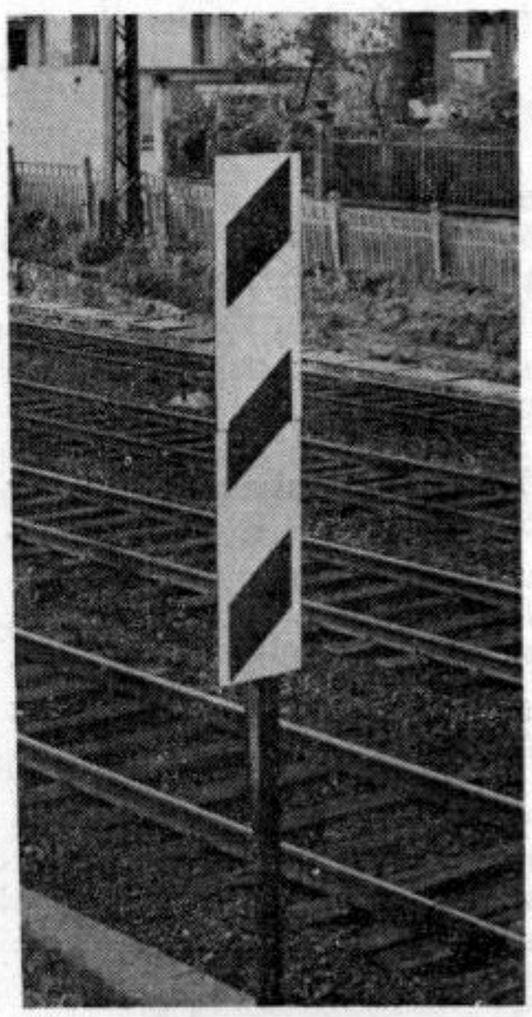


Photo 4

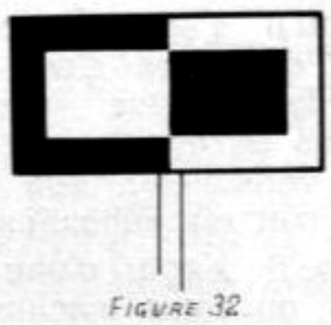


FIGURE 32

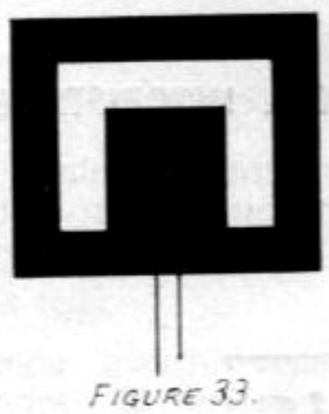


FIGURE 33

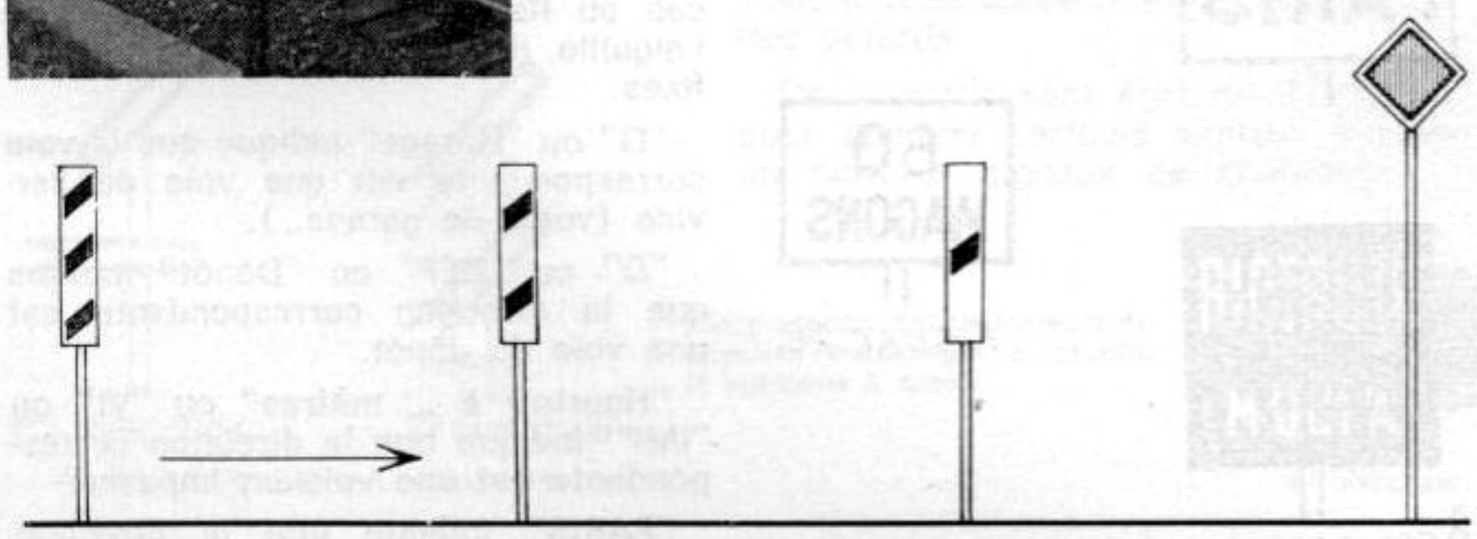
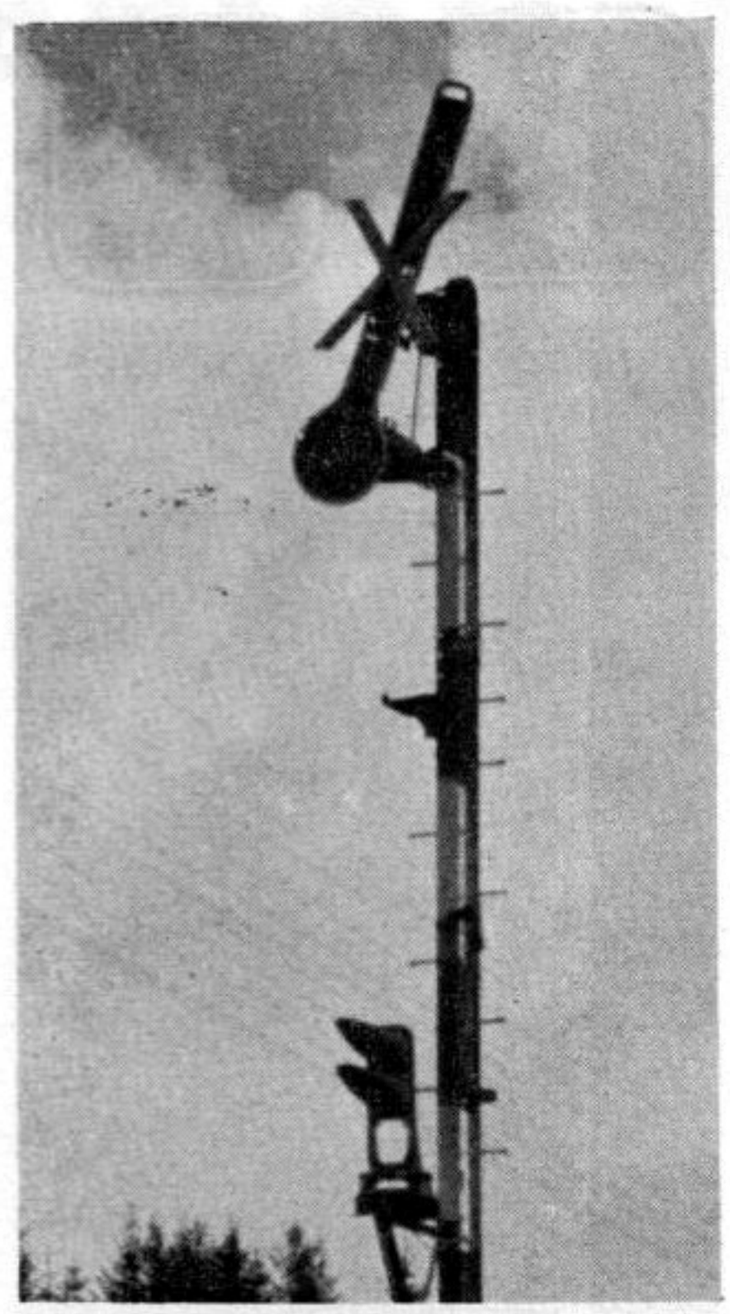


FIGURE 34.



Cliché N. LE BOYER

Photo 5

Signal mécanique non en service signalé par une croix de Saint-André.

FIGURE 35

ÉCLAIRAGE DES SIGNAUX

Les signaux de nuit doivent être employés aussitôt que le jour baisse et jusqu'au grand jour.

Ils doivent également être employés lorsque, par suite de circonstances atmosphériques, les signaux de jour ne peuvent pas être distingués à une distance de 100 mètres et, naturellement, dans les tunnels.

SIGNAUX NON EN SERVICE

Les signaux qui ne sont pas en service portent deux planchettes blanches disposées en croix de Saint-André (figure 35 et photo 5).

Les cocardes ou les ailes des signaux mécaniques non en service sont placées en position d'ouverture ou démontées, ou bien le signal est masqué s'il s'agit d'un TIV par exemple.

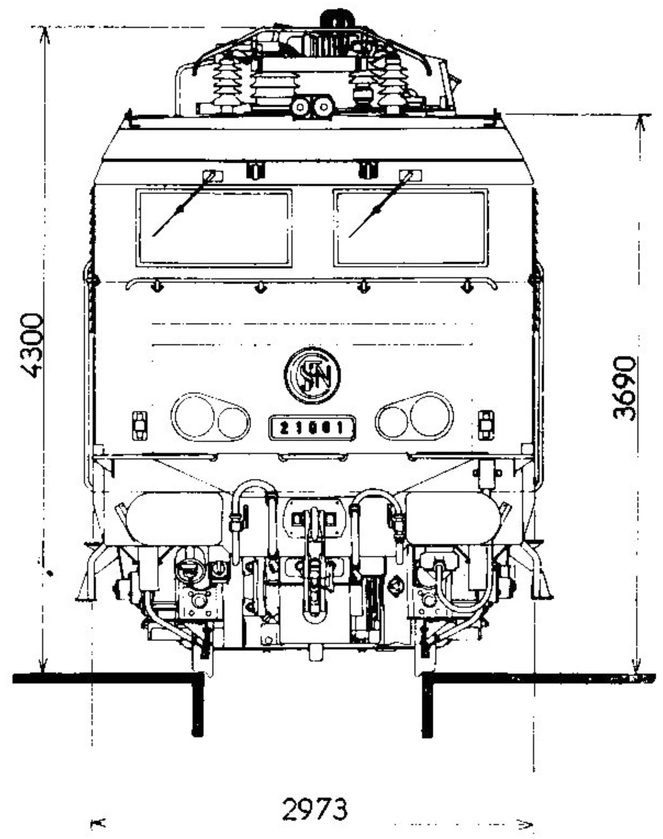
Les signaux mécaniques ou lumineux ne sont pas éclairés lorsqu'ils ne sont pas en service.

(A suivre.)

LE PLAN DU MOIS

Locomotives électriques bicourant (cc/1,5 kV et 25 kV/50 Hz)

CC 21001 et CC 21002 *



De ces locomotives dérivent les CC 6500 à courant continu 1,5 kV**

Nota : dans notre N° 311, page 529, la vue de dessus de la CC 21 000 a été malencontreusement inversée lors des opérations de clichage et cette inversion n'a pas été décelée à la mise en page. La vue de dessus ci-dessous est celle qui correspond à la réalité.

* voir fiche documentaire Loco-Revue nº 280/281
** » » » » nº 307

Echelle 1/87 - HO